Stellungnahme zur Veloroute 8 Mitte – Alt-Laatzen

Anhörung zur Beschlussdrucksache 0498/2021

Der ADAC e.V. ist Deutschlands größter Automobilclub mit über 20 Mio. Mitgliedern. In seinem Regionalclubgebiet vertritt der ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt mehr als 1,4 Mio. Mitglieder. Der ADAC setzt sich als Mobilitätsberater und Interessenvertreter für alle Themen rund um die Mobilität ein. Verkehrssicherheit, Verkehrserziehung und Verkehrspolitik stehen hierbei im Fokus. Der Regionalclub nimmt Stellung zu aktuellen Verkehrs- und Umweltthemen, engagiert sich in Facharbeitskreisen und bietet Lösungsansätze zur zukünftigen Verkehrsentwicklung. Unser Ziel ist es, die Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger zu sichern und ein rücksichtsvolles Miteinander zwischen Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger im Straßenraum zu fördern.

Vorbemerkung

Der ADAC unterstützt die Bemühungen der Bundesregierung die CO2-Emmissionen des Verkehrs um 40 bis 42 Prozent bis 2030 (gegenüber 1990) zu mindern. Das Ziel muss es sein, die Mobilität in deutschen Städten durch integrative, verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen zu gestalten und damit den Veränderungsprozess zu unterstützen. Der ADAC steht für eine ganzheitliche Betrachtungsweise der Verkehrsarten unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer. Die Stadtmobilität muss im Rahmen ökologischer und ökonomischer Grenzen sicher, umweltfreundlich, bedarfsgerecht und bezahlbar sein.
Neben der Transformierung des motorisierten Individualverkehrs hin zu einer umweltfreundlichen, individuellen Mobilität auf Basis von Elektro- und Wasserstofftechnologie, kommt der Förderung des Umweltverbunds eine zentrale Bedeutung zu. Mit dem Veloroutenkonzept verfolgt die Landeshauptstadt Hannover einen modernen Ansatz zur Radverkehrsförderung, die den Fokus auf die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur setzt. Der ADAC begrüßt diese Vorgehensweise. Für die Umsetzung dieses Konzeptes bedarf es aus unserer Sicht einer städtebaulichen Gesamtbetrachtung, die im Kontext der Mobilitätsnachfrage und -bedürfnis aller Verkehrsteilnehmer diskutiert werden muss.

Zu den Planungsunterlagen der Velorouten 8 nimmt der ADAC wie folgt Stellung:

Verlauf im Stadtbezirk Mitte

Der heutige Ausbaustandard entspricht den angestrebten Standards im Veloroutenkonzepts. Im Sinne der Verkehrssicherheit ist das Markierungskonzept der Radverkehrsfurten sehr gut gelöst und sollte weiterhin konsequent Anwendung finden.

Abschnitt Willy-Brandt-Allee bis Kurt-Schwitters-Platz

Der ADAC stimmt den Ausführungen in diesem Abschnitt zu. Eine separate Linksabbiegespur in Richtung Rudolf-von-Bennigsen-Ufer mit eingefärbter Diagonalfurt ist ausdrücklich zu begrüßen. Allerdings muss die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des gesamten Knotenpunktes in jedem Fall gewährleistet bleiben.

Abschnitt Rudolf-von-Bennigsen-Ufer bis Schützenallee

Der ADAC stimmt den Ausführungen in diesem Abschnitt zu. Die Deckensanierung am Ostufer des Maschsees ist ausdrücklich zu begrüßen.

Stellungnahme zur Veloroute 8 Mitte – Alt-Laatzen

Anhörung zur Beschlussdrucksache 0498/2021

Schützenallee über Frobösestraße, Am Lindenhofe bis Wiehbergstraße

Die Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt Schützenallee / Brückstraße / Frobösestraße ist zu begrüßen. Die Ausweisung der Frobösestraße als Fahrradstraße ist aus Sicht des ADAC ein geeignetes Mittel dafür, den Radverkehr im Nebenstraßennetz abseits von Hauptverkehrsstraßen zu priorisieren.
Eine große Herausforderung stellt in diesem Abschnitt der ruhende Verkehr dar. In diesem Wohngebiet herrscht hoher Parkdruck. Die Stellplätze im Seitenraum sind voll ausgelastet, zusätzlich werden die Fahrzeuge auf der Fahrbahn abgestellt.
Auf der Routenführung nach Variante 1 Frobösestraße/Am Lindenhofe stellt der ruhende Verkehr auf der Fahrbahn ein Sicherheitsrisiko aufgrund von engen Fahrbahnverhältnissen dar. Der Begegnungsfall Radfahrer/Einsatz-/Dienstfahrzeug ist ohne Konflikte kaum möglich.
In der Variante 2 Wollkämmerei/ Am Uhrturm strukturieren die nahezu durchgängig angelegten Parkbuchten den Straßenraum. Das Parken auf der Fahrbahn ist in geringerem Umfang möglich. Die Streckenlängen der beiden Routenvarianten sind aus Sicht des ADAC unerheblich. Beide Routen entsprechen einer direkten Verbindung zum weiteren Routenverlauf. Die Hervorhebung der Einmündungsbereiche durch flächige Rotmarkierung auf der Fahrbahn erhöht die Verkehrssicherheit. Die Verkehrsführung und Vorfahrtsregelungen sind gut erkennbar.

Abschnitt Wiehbergstraße von Am Lindenhofe bis zur Hildesheimer Straße

Die Wiehbergstraße weist die gleiche Problematik wie die Frobösestraße auf. Auf der Fahrbahn abgestellte Fahrzeuge stellen aufgrund der geringen Fahrbahnbreite ein Sicherheitsrisiko dar. In diesem Abschnitt müssen Lösungen gefunden werden, die Fahrzeuge auf separate Flächen im Seitenraum unterzubringen.
Die Reduzierung des Durchfahrtsverkehrs in der Wiehbergstraße ist im Sinne der Verkehrssicherheit positiv zu bewerten. Die Diagonalsperre, die die Aufrechterhaltung des Rettungsweges für Einsatzfahrzeuge sicherstellt, ist eine geeignete Variante.

Abschnitt Hildesheimer Straße von Wiehbergstraße bis zur Stadtgrenze nach Laatzen

Die Reduzierung der Fahrspuren in beiden Richtungen zugunsten eines Radfahrstreifen ist ein erheblicher Eingriff in das hannoversche Straßenverkehrsnetz und reduziert die Leistungsfähigkeit der Hildesheimer Straße als Hauptverkehrsroute in Nord-Süd-Richtung. Für den Wirtschaftsstandort Hannover ist ein leistungsfähigen Straßenverkehrsnetz wichtig. Es ist aus unserer Sicht notwendig, bei der Umsetzung der Veloroute die Leistungsfähigkeit der Hildesheimer Straße aufrecht zu erhalten.
Durch die Radfahrstreifen entfällt die Vorsortierung des Verkehrs z.B. an den Knotenpunkten Am Brabrinke (stadtauswärts), Wilkenburger Str./Behnstraße und insbesondere Am Mittelfelde (Fahrspur gemeinsame Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehre). Die Leistungsfähigkeit der Hildesheimer Straße einschließlich der Knotenpunkte wird reduziert und lässt einen Rückstau erwarten. Die Verdrängung des Verkehrs in angrenzende Wohngebiete muss vermieden werden. Aus unserer Sicht sollte eine kurzfristige Markierung der Radfahrstreifen erst nach vollständiger Überprüfung der Leistungsfähigkeit, insbesondere an den Lichtsignalanlagen, erfolgen. Dies schließt eine Untersuchung der Ausweichrouten und Zubringerstraßen im nördlicheren Teil der Hildesheimer Straße (z.B. Garkenburgstraße, Peiner Straße) ein. Flüssiger Verkehr reduziert nachweislich CO_2-Emissionen und Verkehrslärm und konvergiert mit dem Zielbild emissionsarmer Mobilität.

Stellungnahme zur Veloroute 8 Mitte – Alt-Laatzen

Anhörung zur Beschlussdrucksache 0498/2021

Empfehlung zum Beschlussvorschlag

Zu Punkt 1:
Der ADAC unterstützt die dargestellte Routenführung. Allerdings muss der ruhende Verkehr in den Abschnitten Frobösestraße/Am Lindenhofe (Variante 1) bzw. Wollkämmerei/Am Uhrturm (Variante 2) und Wiehbergstraße von Verwaltung und Politik genauer betrachtet und ein Konzept für den ruhenden Verkehr (Anwohnerparken auf separaten Flächen im Seitenraum) stärker diskutiert werden.

Zu Punkt 2:
Bevor eine kurzfristige Einrichtung eines Radfahrstreifens in beiden Richtungen der Hildesheimer Straße umgesetzt wird, müssen die oben aufgeworfenen Fragen zur Verkehrslenkung eindeutig beantwortet und den Mandatsträgern als Entscheidungsgrundlage aufbereitet werden. Ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz ist dem übergeordneten Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zuträglich und dementsprechend in der Entscheidung in besonderem Umfang zu berücksichtigen.

Zu Punkt 3:
Eine ergebnisoffene Beurteilung der getroffenen Maßnahmen in einem Verkehrsversuch sollte sichergestellt werden.

Aus Sicht des ADAC ist die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger für den Erfolg dieses Projekts sehr wichtig. Anlieger und Pendler müssen sich rechtzeitig auf die neuen Verkehrsverhältnisse einstellen können.